

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2360

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de plannen voor doorstroomstation Utrecht* (ingezonden 22 april 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 mei 2013). Zie Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 2283

Vraag 1

Kent u het bericht «Mansveld: 270 miljoen voor verwijderen 130 wissels Utrecht»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat gekozen is voor de variant die op een kaart in dit bericht is weergegeven?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Kunt u het plan voor doorstroomstation Utrecht naar de Kamer sturen?

Antwoord 3

Zie bijlage², waarin ook het kaartfiguur uit vraag 2 nader wordt toegelicht.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe de kosten van dit project zijn opgebouwd? Klopt het dat het geld alleen wordt besteed aan het verwijderen en vervangen van wissels, sporen en beveiliging?

¹ http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/mansveld_270_miljoen_voor_verwijderen_130_wissels_utrecht-145197

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Antwoord 4

Het project bestaat uit onder meer het ontvlechten van corridors, het mogelijk maken van snelheidsverhoging, het plaatsen van extra seinen, het verminderen van het aantal wissels, het verbreden van een aantal perrons en het bouwen van een extra perron inclusief perronkap. De nadere onderverdeling in kosten betreft aanbestedingsgevoelige informatie en kan om die reden niet worden vrijgegeven.

Vraag 5

Klopt het dat met de komst van doorstroomstation Utrecht geen rekening meer wordt gehouden met een directe intercity Gouda-Utrecht-Arnhem, een door veel reizigers gewenste verbinding?

Antwoord 5

Onderdeel van PHS is het besluit tot de invoering van hoogfrequent reizen op verschillende corridors zoals Amsterdam – Eindhoven en Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen. Dit is vastgelegd in de voorkeursbeslissing PHS. Daarmee ontstaat een zeer hoogwaardige treindienst, maar is er (zoals ook nu het geval is) geen directe verbinding op het traject Den Haag (Gouda) – Utrecht – Arnhem, maar een frequente overstap voor doorgaande reizigers. Deze PHS-treindienst is afgestemd met de sector en de regio en heeft van meet af aan ten grondslag gelegen aan PHS en de uitgevoerde planstudies. In de lijnvoering en frequenties die worden gehanteerd voor DSSU is een directe intercity Den Haag – Gouda- Arnhem niet opgenomen, omdat dit niet past bij de 6 IC's per uur op de PHS corridor Schiphol – Amsterdam – Utrecht – Arnhem. Het ontwerp van DSSU maakt het rijden van een rechtstreekse trein echter niet onmogelijk, hoewel het rijden van die trein niet eenvoudig te realiseren is gezien de frequenties en wens voor een robuuste dienstregeling op de diverse corridors via Utrecht.

Vraag 6

Deelt u de mening dat doorstroomstation Utrecht niet alleen gericht moet zijn op het huidige voorziene dienstregeling model maar ook toekomstige wensen niet onmogelijk moet maken?

Antwoord 6

Ja, zie hiervoor het antwoord op vraag 5. DSSU voorziet daarin door verbeteringen voor de toekomstige situatie met PHS mogelijk te maken op twee corridors in het Nederlandse spoorwagennet met grote vervoerstromen. Veel onderdelen van DSSU zijn ook al effectief voor de huidige situatie. De maatregelen aan de infrastructuur zorgen dat de doorstroming verbetert en ook de betrouwbaarheid van het spoor voor de reiziger toeneemt. In het kader van de discussies over de aanpak van het winterweer en in het kader van Beter Benutten is aangegeven dat DSSU van belang is voor de ambities van PHS alsook een robuuste treindienst op dit cruciale spoorwagennetpunt in het Nederlandse spoorwagennet³.

Vraag 7

Wat is uw reactie op de zorgen van reizigersorganisatie ROVER dat er straks geen uitwijkmogelijkheden meer zijn naar andere sporen als er op een perron een defecte trein staat?

Antwoord 7

Ik heb begrip voor deze zorg, maar het ontwerp is getoetst op robuustheid, en tot stand gekomen in intensieve dialoog met de vervoerders zoals de NS waarbij goed is gekeken naar voldoende mogelijkheden om uit te wijken. Voor elk perronspoor is straks nog steeds een uitwijkspoor beschikbaar.

Vraag 8

Kunt u aangeven of er rekening is gehouden met omleidingsroutes bij langdurige verstoringen van één of meerdere spoortrajecten richting Utrecht?

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 500 A, nr. 81

Antwoord 8

Samen met NS hanteert ProRail de bijsturingsfilosofie dat een verstoring in de toekomst in het belang van alle treinreizigers bij voorkeur wordt geïsoleerd en binnen de betreffende corridor wordt verholpen. Op die manier wordt het aantal getroffen reizigers beperkt gehouden dan indien veelvuldig wordt omgeleid zoals voorheen. Voor het traject Amsterdam – Utrecht blijft overigens de omleidingroute via Hilversum behouden.

Vraag 9

Kunt u aangeven in hoeverre in de plannen al rekening is gehouden met de komst van het spoorbeveiligingssysteem ERTMS? Worden bijvoorbeeld elektronische interlockings gebruikt?

Antwoord 9

De wijze waarop, waar, wanneer en hoe ERTMS ingevoerd zal worden is onderwerp van het onderzoek in de huidige verkenningsfase, zoals is toegelicht in de eerste versie van de Railmap ERTMS⁴. Als er met de voorkeursbeslissing definitieve keuzes zijn gemaakt ten aanzien van de migratie, kunnen ook keuzes worden gemaakt ten aanzien van de toe te passen beveiligingscomponenten zoals interlockings. Voor zover nodig in termen van levenscyclus of functionaliteit worden bij DSSU interlockings en andere onderdelen van de beveiliging vervangen.

Vraag 10

Klopt het dat op Utrecht Centraal momenteel sprake is van een verzakt spoor, maar dat de reizigers hiervan geen hinder ondervinden omdat treinen kunnen uitwijken naar andere perrons? Klopt het dat dit in de nieuwe situatie niet of nauwelijks mogelijk is?

Antwoord 10

Inderdaad is er kort sprake geweest van een lokale verzakking op Utrecht CS, deze is inmiddels weer volledig hersteld. Ook in de nieuwe situatie kunnen treinen in voldoende mate uitwijken naar andere sporen. Zie ook antwoord 7.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 29 984, nr. 385